

Anti-Stau-Initianten fahren Sieg ein

ABSTIMMUNG Bestandesgarantie für Kantonsstrassen in der Zürcher Verfassung: In Zukunft müssen alle Kapazitätsverringerungen kompensiert werden. Das Volk hat den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative mit 61 Prozent angenommen.

Verblüffung hüben und drüben: Mit einer so hohen und flächendeckenden Zustimmung zum Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative rechnete im Vorfeld niemand. Nein sagte einzig die Stadt Zürich, aber auch dort resultierte in mehreren Stadtkreisen ein Ja. Nein sagten ausserdem drei Winterthurer Stadtkreise. Unter dem Strich stimmte die Stadt aber knapp zu (mit 51 Prozent), obwohl besonders in Winterthur die (stadträtliche) Befürchtung umging, Busspuren könnten bei einem Ja nicht mehr realisiert werden. Über den ganzen Kanton gerechnet beträgt die Zustimmung 61,3 Prozent. 248 894 Ja stehen 157 304 Nein gegenüber. An die Urne gingen 47 Prozent.

Neuer Verfassungsartikel

Zu den Siegern gehören SVP, FDP, CVP, BDP und EDU sowie die Zürcher Regierung. Letztere hatte den Gegenvorschlag aus der Feder des Kantonsrates unterstützt, obwohl sie einen eigenen, milderen ausgearbeitet hatte. Die Zustimmung zum Gegenvorschlag bedeutet, dass der motorisierte Strassenverkehr wie der öffentliche Verkehr in der Kantonsverfas-

sung explizit erwähnt wird. Dieser Teil war fast unbestritten. Anders der Zusatz, der verlangt, dass jeglicher Kapazitätsabbau bei Kantonsstrassen kompensiert werden muss. Die Gegner sahen darin das Ende jeglicher verkehrsberuhigender Massnahmen in Städten und Dörfern – so weit sie die Strassenkapazität verringern. Gemeint waren damit wie erwähnt Busspuren, Velostreifen, Zebrastreifen, längere Grünphasen bei Ampeln und vieles mehr. Vor allem befürchteten die Gegner endlose juristische Streitereien.

«Kein Entscheid gegen ÖV»

Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh (FDP) freute sich gestern vor den Medien über die breite Zustimmung. In zahlreichen Gemeinden übersteigt der Ja-Anteil die 70-Prozent-Marke. Der neue Verfassungsartikel 104 habe zur Folge, dass der motorisierte Individualverkehr erstmals auch formell dem öffentlichen Verkehr gleichgestellt werde, sagte Walker Späh. Das sei aber kein Entscheid gegen den ÖV, betonte sie. Dieser werde weiterhin ausgebaut. Die Kompensationspflicht habe den Sinn, dass bei allen künftigen Verkehrsvorhaben auch die Leistungsfähigkeit der Strassen berücksichtigt werden müsse. «Für mich ist der Volksentscheid ein klares Zeichen dafür, dass wir aufhören müssen, die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.» Wann die neue Verfassungsbestimmung in Kraft tritt, steht laut Walker Späh noch nicht fest. Die Regierung müsse noch darüber befinden.

Kein Mittel gegen Stau

Der nun angenommene Gegenvorschlag geht auf eine Initiative der SVP zurück. Sie wollte, dass das Strassenangebot der Nachfrage angepasst werden muss. So weit gehen wollten aber weder die anderen Parteien noch die Regierung. SVP-Parteipräsident Konrad Langhart freute sich gestern ebenfalls über den Erfolg des Gegenvorschlags. Dieser sei nämlich noch besser als die Initiative, weil er nicht nur für die Stadt Zürich gelte. Natürlich werde es auch in Zukunft Stau geben, räumte Langhart ein, aber zumindest werde die Bedeutung der Strassen nun hervorgehoben. Auch Langhart zeigte sich überrascht über die hohe Zustimmungsrate. Er erklärt sich dies mit dem grossen Stauproblem.

Thomas Hess, Geschäftsleiter des kantonalen Gewerbeverbandes,



Pro und kontra auf derselben Plakatsäule in Zürich. Die Nein-Kampagne zeigte nicht die gewünschte Wirkung. tsc

des, glaubt ebenfalls nicht, dass der Gegenvorschlag die Stau-probleme löst. «Aber die Bestimmung hilft zumindest mit, dass es nicht noch schlimmer wird.»

Enttäuschte Linke

Riesig ist die Enttäuschung im links-grünen Lager. Priska Seiler Graf, SP-Nationalrätin, Stadträtin

in Kloten und Co-Präsidentin der Zürcher Kantonalpartei, äusserte die Vermutung, dass die kantonalen Vorlagen etwas im Schatten der AHV-Abstimmung standen. «Ich hoffe jetzt auf eine pragmatische Umsetzung des Verfassungsartikels», sagte sie. Ebenso hoffe sie, dass nicht jedes Projekt zur Verkehrsberuhigung

vor Gericht ende. Die Gewinner seien nun in der Pflicht.

Martin Neukom, Kantonsrat Grüne, befürchtet, dass die Abstimmenden im Strudel der vielen Vorlagen die Brisanz der Kompensationspflicht in der neuen Verfassungsbestimmung unterschätzt haben.

Thomas Schraner

Kommentar



Dem Stau-Ärger Luft gemacht

Mit einer so deutlichen Zustimmung zum Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative rechneten nicht einmal die Befürworter. Die Gegner fuhren schweres Geschütz auf, indem sie warnten, die Sicherheit von Kindern und Betagten sei gefährdet. Das verding aber offenbar nicht. Aus zwei Hauptgründen: Erstens haben Gegenvorschläge einen guten Ruf. Sie sind in der Regel ausgewogen und gemässigt. Zweitens suggerierte der Begriff Anti-Stau, dass hier etwas gegen den Stau getan werden könne. Mit dieser Botschaft ist es den Befürwortern gelungen, eine Mehrheit anzusprechen. Im Stau stehen viele und ärgern sich. Ein Ja schien da verlockend.

Doch dass der Gegenvorschlag viel taugt zur Bekämpfung des Staus, dürfte sich als Illusion erweisen. Insofern hat die Vorlage zu viel versprochen. Jedenfalls hilft es noch nicht viel, wenn der motorisierte Individualverkehr nun neu in der Verfassung explizit erwähnt wird. Hingegen kann die Pflicht, jeglichen Kapazitätsabbau auf Kantonsstrassen kompensieren zu müssen, zu unerwünschten Nebenwirkungen führen. Für Bus- und Velospuren, Fussgängerstreifen oder Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen könnte es jedenfalls schwieriger werden. Problematisch wird es vor allem dann, wenn übereifrige Strassenfans nun alle rechtlichen Mittel ausschöpfen, um Verkehrsberuhigungen aus Prinzip zu verhindern – auch dort, wo sie Sinn machen.

Solche Befürchtungen müssen nicht unbedingt Realität werden. Wo dies aber trotzdem der Fall ist, liegt es an der für die Kantonsstrassen zuständigen Regierung, für einen vernünftigen Umgang mit dem neuen Verfassungsartikel zu sorgen. Sie und die anderen Befürworter haben im Vorfeld ja mehrfach beteuert, dass die neuen Bestimmungen nicht auf Kosten lärmgeplagter Strassenanwohner, Kinder und Betagter gehen sollen. An diese Beteuerungen wird man sie gegebenenfalls erinnern müssen.

Thomas Schraner

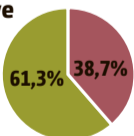
«Wir müssen aufhören, die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.»

Carmen Walker Späh, Volkswirtschaftsdirektorin

DAS RESULTAT

Gegenvorschlag: zur Anti-Stau-Initiative

Ja: 248 894
Nein: 157 304



Steuerabzug für Pendler wird begrenzt

ABSTIMMUNG Mit einem klaren Resultat hat die Zürcher Stimmbewölkerung für eine Limitierung des Pendlerabzugs gestimmt. Einzelne ländliche Gemeinden waren dagegen.

Ab 2018 können Pendlerinnen und Pendler noch maximal 5000 Franken von den Steuern abziehen. Bis anhin gab es beim Pendlerabzug keine Limite. Mit einem Ja-Anteil von 70,7 Prozent hat das Zürcher Stimmvolk die «Begrenzung des Arbeitswegkostenabzugs», so der Titel der Vorlage, klar angenommen. Die Stimmbeteiligung lag bei 47,8 Prozent.

Der tiefste Ja-Anteil resultierte in der Gemeinde Weiach mit

39,8 Prozent. Weitere Unterländer Gemeinden wie Bachs, Glattfelden und Wasterkingen lehnten die Vorlage ebenfalls ab. Aber auch Berg am Irchel, Flaach und Volken im Bezirk Andelfingen sowie Fischenthal im Zürcher Oberland wollten den Pendlerabzug nicht begrenzen.

Gegen extremes Pendeln

Dass vor allem in den ländlichen Gemeinden mehr Nein- als Ja-Stimmen in der Urne landeten, erstaunt nicht. Von der Vorlage betroffen sind vor allem Pendlerinnen und Pendler, die auf dem Land wohnen und längere Arbeitswege mit dem Auto zurücklegen. Sie profitierten bis-

her, da sie sämtliche Arbeitswegkosten voll abziehen konnten.

Dass extremes Pendeln mit dem Auto belohnt werde, sei unfair, argumentierten die Befürworter der Vorlage: unfair gegenüber jenen, die den öffentlichen Verkehr benutzen oder in die Nähe ihres Arbeitsorts ziehen.

Die Regierung erwartet durch die Begrenzung des Pendlerabzugs zusätzliche Steuererträge von 26 Millionen Franken für den Kanton und 29 Millionen für die Gemeinden. Mit den Mehreinnahmen soll der Ausbau der Bahninfrastruktur teilweise finanziert werden. Grundsätzlich kommt der Bund für diese Investitionen auf. Die Kantone müssen

jedoch jährlich Geld in einen Fonds einschiessen. Der Anteil des Kantons Zürich beträgt 120 Millionen Franken.

Als die Vorlage im Zürcher Kantonsrat behandelt wurde, war lediglich die Höhe der Limite umstritten. Die Regierung wollte sie bei 3000 Franken festlegen – wie seit 2016 bei der direkten Bundessteuer. SVP und FDP einigten sich jedoch in einem Deal auf 5000 Franken. Damit setzten sie sich schliesslich durch.

«Diskriminierend»

Dass die SVP dann doch als einzige Partei die Nein-Parole beschloss, lag am Widerstand innerhalb der SVP-Basis. «Die Begren-

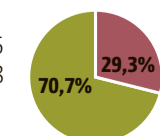
zung diskriminiert Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, welche einen langen Arbeitsweg auf sich nehmen müssen», schrieb gestern die SVP in einer Mitteilung. Regierungsrat Ernst Stocker (SVP) zeigte sich indes zufrieden «mit diesem klaren Votum zur Begrenzung des Pendlerabzugs».

Heinz Zürcher

DAS RESULTAT

Steuergesetz: Begrenzung Pendlerabzug

Ja: 295 315
Nein: 122 298



Kulturvertrag gekündigt

ABSTIMMUNG Der Kanton Schwyz kündigt die Kulturlastenvereinbarung mit Zürich. Die Stimmberechtigten haben gestern den Austritt mit einem Ja-Anteil von knapp 56 Prozent angenommen. Nächster möglicher Kündigungstermin ist Ende 2021. Bislang steuerte Schwyz jährlich Beiträge von rund 1,8 Millionen Franken an die grossen Kulturhäuser in Zürich (Opernhaus, Schauspielhaus und Tonhalle) bei. Das soll auch künftig so sein, jedoch kann mit dem Votum des Stimmvolkes das Geld fortan statt aus dem ordentlichen Staatshaushalt neu aus Mitteln des Lotteriefonds entnommen werden. sda